The question is :

'That the First Report of the Ethics Committee presented to the House on the 8th December, 1998 and the second report of the Ethics Committee presented to the House on the 13th December, 1999, be taken into consideration.'

The motion was adopted.

THE DEPUTY CHAIRMAN : The question is :

'That this House agrees with the recommendations contained in the First Report of the Ethics Committee presented to Rajya Sabha on the 8th December, 1998 and the Second Report of the Ethics Committee presented to Rajya Sabha on th 13th December, 1999.'

The motion was adopted.

THE DEPUTY CHAIRMAN : The best part is -- this is the first time -- I did not hear a single "No" on this motion.

Now, at 5 o'clock, Half-an-Hour Discussion has been listed. Then, we have, before us, the Trade Marks Bill, 1999 ; and the statement by the Minister is listed as the last item.

SHRIMATI JAYANTHI NATARAJAN : Madam, I would like to know whether the Trade Marks Bill will be taken up after the Half-an-Hour Discussion. ...*(Interruptions)*...

THE DEPUTY CHAIRMAN : We will take up the Trade Marks Bill tomorrow. There are not many speakers on this Bill.

THE MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS AND WATER RESOURCES (SHRI PRAMOD MAHAJAN) : Tomorrow, the number of speakers on this Bill would increase

---

HALF AN HOUR DISCUSSION

Points arising out of answer given in Rajya Sabha on 7th December, 1999 to Starred Question No. 122 regarding chartering of aircraft by Air - India for carrying Haj Pilgrims

THE DEPUTY CHAIRMAN : Now, we will have Half-an-Hour Discussion. Mr. K. Rahman Khan.

5.00 P.M.

SHRI K. RAHMAN KHAN (Karnataka) : Madam Deputy Chairman, I am thankful to the Chairman for allowing this Half-an-Hour Discussion on this Starred Question No.122 of 7th December, 1999. Madam, the issue was the operation of Haj flights. I had put a question as to what is the cost of chartering of the Haj flights. Why are Haj flights chartered on an ad hoc basis and not on a permanent basis? What is the basis of charging the Haj pilgrims? Air-India is charging each pilgrim Rs.29,000 and claiming a subsidy of Rs.17,000 from the Government. There is no transparency in this particular operation. The normal fare for a passenger from an Indian airport to Jeddah and back is much less than what Air-India is charging for the chartered flights. The tender rate of the chartered flight in is Rs.21,000 in 1999, and in 1998, it was Rs.24,000. So, what is the basis of the chartering cost? When it is Rs.21,000, you are charging an additional amount of Rs.8,000 as operational cost and taking Rs.29,000. So, various questions which arose are : Why is Air-India charging from each Haj pilgrim more than the normal fare from an Indian airport to Jeddah and back? Why has Air-India not yet finalised the tenders for the Haj-2000? These flights have to operate from February onwards, but Air-India has not yet finalised the Haj charter bids.

Now, there is a report in the *Asian Age,* "Sharad freezes all Haj charter bids."

Madam, there was one news item that the tender was cancelled and a re-tender, a global tender, has been invited. The date fixed for the global tender was 3rd of December. We are informed by the Press that five people made their tenders; four were disqualified on technical grounds; and a particular company was preferred which had given the tender last time. This is all there reported in the newspaper. The age of the aircraft is very important. Safety and airworthiness are very important. This company is offering an aircraft which is 28 years old. The bids of those who have offered aircraft with less than 20 years of age, we are informed, have been rejected on technical grounds. This has to be clarified.

Then, Air India is not having a permanent arrangement. Haj is a regular feature. You will be carrying about 1,25,000 Hajis every year. And, every year, you bid for chartering of aircraft at the fag-end of the period and then you give the tender to whomsoever you like. We are not sure

about the airworthiness, safety, of the aircraft. In 1996-97, some Dornier aricraft was cancelled because the DGCA found that some of the aircraft were not airworthy. Also, there is no transparency in the Haj operation. *Ad-hocism* is going on. It is the duty of the national carrier everywhere in the world where Haj flights are operated. It is their responsibility to carry the pligrims and have a permanent arrangement. So, I would like to know from the hon. Minister what are the efforts of Air India to have a permanent arrangement for a permanent leasing of the aircraft by Air India itself. Or, will they consider having a separate company to carry the passengers because this sector is giving you at least 300,000 passengers every year? There are so many issues to be considered. What is the role of the Haj Committee in this chartering? I want to know whether they have any role to play, whether you are treating them as an agent, or, you are paying them a commission. These are all issues which have to be known to the public and there should be total transparency. As far as the Haj Committee is concerned, their accounts are not audited. But we do not have the accounts. The accounts are not placed before Parliament. So, what is their role in air-chartering and what are the accounts? All these things are not known. These issues have to be addressed. In a half-an-hour discusssion or a common reply, we will not be able to know anything. So, I demand that a Parliamentary Committee be appointed. It involves the carrying of 1,25,000 Hajis, their safety, the price aspect, subsidy and making a permanent arrangement! If all these things have to be addressed properly, a parliamentary probe is necessary and a Parliamentary Committee has to be appointed. Only then, all these things--the functioning of the Haj Committee, the air-chartering, aircraft, the subsidy issue, whether this subsidy is only to subsidise Air India's losses or it is a real subsidy, which is also very important--can be gone into thoroughly. You have given 560 dollars as the chartering cost in 1998 and 495 dollars as the chartering cost in 1999. In the earlier year, you have paid more.

In the later year, you have paid less and thereby, you have claimed Rs. 13 crores as the additional subsidy because of non-transparency. We do not know whether Rs. 490/- is the correct price or whether Rs. 470/- is the correct price. There is nobody to judge it because there is no accountability. Neither Air India nor the Haj Committee is held accountable. So, accountability has to be established. If we want to go into all these aspects, I demand that a Parliamentary Committee may be

consituted to go into all these apsects. There is a sort of uncertainty about the whole thing. The Haj flights start in the month of February. Just in one-and-a-half months, the Haj flights have to start. But you have not finalised the tenders. What type of aircraft are you going to get? Last year also, at the last moment, some problem had arisen in this respect and there was a big scandal. So, this has to be probed whether the company which is giving 28 years old rate is being given the tender. Who are the other parties to the tender? What rate have they quoted? Why were their tenders rejected? What were the technical grounds under which their tenders were refused? I would like to know all these things.

THE DEPUTY CHAIRMAN: I have a number of names before me. The procedure in respect of Half-an-Hour discussion is that the mover speaks for a short while and then the Minister replies. Thereafter, the questions can be put. So, we are not going to have a discussion as such. But the points can be raised to elaborate the discussion.

श्री नीलोत्पल बसु (पश्चिमी बंगाल): जो कमेटी का सुझाव आया है, इसको मंत्री मान लें तो टाइम बच जाएगा । ...**(व्यवधान)**....

श्री मोहम्मद सलीम (पश्चिमी बंगाल): जितने सवालात आए हैं, जैसे कि प्रस्ताव भी किया गया है, अगर मंत्री जी मान लें तो सदन का समय भी बचेगा । एक छोटी सी कमेटी बना दें जो तमाम कागज़ात को देख कर अपनी रिपोर्ट दे क्योंकि आप ट्रांसपेरेंसी की बात कर रहे हैं । इससे ट्रांसपेरेंसी भी आ जाएगी । ..**(व्यवधान)**....

श्री नीलोत्पल बसु : तीन चार लोगों की कमेटी बना दें । ...**(व्यवधान)**...

श्री खान गुफरान ज़ाहिदी (उत्तर प्रदेश) : जब तक सारे प्वाइंट न आ जाएं उस वक्त तक मंत्री जी को अपनी बात नहीं कहनी चाहिये । इधर से भी डिमांड आई है, उधर से भी जितनी बातें माननीय सदस्य रखेंगे, इन सब को देख कर कोई फैसला होगा तो ज्यादा बेहतर होगा । अभी तो अकेले हज फ्लाइट की बात चल रही है और हमारे दूसरे साथी जो बातें कहना चाहते हैं, वह बातें आ जाएं तब मंत्री जी फाइनल जवाब दें ।

THE DEPUTY CHAIRMAN: There is a procedure of the House. Until and unless we change the procedure of the House... *(Interruptions)* I am just telling you because I also run the House according to the procedure. The main thing is that we have a very limited time. *(Interruptions)* Mr. Santosh Bagrodia, it is also against the ethics of the House. आप बीच में मत

बोला कीजिये। While I am making a point, you are interrupting me. It makes me very angry. No, no. Mr. Bagrodia, it is not a question of sorry. This is an absolutely bad behaviour in the House. You are not a new Member. I am trying to explain something to the Minister. If he wants to react to the suggestions of the mover of the Half-an-Hour discussion, and if all the Members are satisfied with his reply, it is all right. If they are not satisfied with his answer, then I can ask other Members to react to it.

नागर विमानन मंत्री (श्री शरद यादव): उपसभापति महोदया, माननीय सदस्य ने जो सवाल उठाए हैं ... **(व्यवधान)**....

उपसभापति : उनको बोलने दीजिए। उनकी बात सुन लीजिए .... **(व्यवधान)**...

श्री शरद यादव : मैं उनकी बात इंक्ल्यूड करके बोल दूंगा।

उपसभापति : आप बोल दीजिए... **(व्यवधान)**... जो प्रोसीजर है मुझे चलाने दीजिए।

श्री शरद यादव : उपसभापति महोदया, माननीय सदस्य ने जो सवाल खड़े किए हैं, कहे हैं, मैं यह कहना चाहता हूं कि ये एडहाक बेसिस के नहीं हैं। यह तो सरकार की जिम्मेदारी है। यह हज इतना बड़ा आयोजन है और हिंदुस्तान से इतने हाजी जाते हैं कि यह एक दिन का सवाल नहीं है। यहां सदियों से यह सवाल लगातार चलता रहा है। आजादी के बाद से इस सवाल को हम लोग यानी सरकार एक बड़ी जिम्मेदारी मानती है और इस जिम्मेदारी को एडहाक बेसिस पर नहीं मानना चाहिए। इसके कई प्रयोग हुए हैं। पहले तो जहाज से लोग जाया करते थे। फिर फैसला हुआ कि समुद्री जहाज से और हवाई जहाज से लोग जाएं। इसके बाद अंत में स्थिति यहां तक आई कि सारे हाजियों को चार्टर्ड फ्लाइट से या अपनी एयर इंडिया की फ्लाइट से पहुंचाने की जिम्मेदारी हम लोगों की यानी सरकार की रही है और यह एडहाक बेसिस पर जो माननीय सदस्य ने कहा वह बात नहीं है। यह एक व्यवस्था जो है इस पर कई तरह के प्रयोग हो चुके हैं। 1997 में सरकार ने यह कोशिश की और एयर इंडिया के द्वारा पूरे हाजियों को हज पहुंचाने का काम हुआ। लेकिन उसके चलते एक बड़ी दिक्कत यह आई कि जो एयर इंडिया है वह बड़ी दिक्कत में आ गयी। इसलिए दिक्कत में आई कि हमारे पास फ्लीट कम है और एयर इंड़िया की हालत जो है वह मैडम, आपको अच्छी तरह से मालूम है कि पहले जिस तरह से एयर इंडिया एक बड़ी कमाऊ और एक ठीक एयरलाइन थी, आज उसकी हालत अच्छी नहीं है। आज अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर इतनी प्रतिस्पर्धा, इतना कंपटीशन हो गया है कि इन रूट्स से जो हमारी फ्लाइट्स चलती हैं यदि हम उनको वहां से हटा लेते हैं तो वहां के हमारे जो पैसेंजर्स हैं, ट्राफिक है वह भी हमारा

हमेशा के लिए चला जाएगा।

1997 में जब यह व्यवस्था की गयी तो पूरे देश भर में, पार्लियामेंट के भीतर भी इसकी बड़ी आलोचना हुई और इसके चलते एयर इंडिया को घाटा भी हुआ, दिक्कत भी बहुत हुई। इसके बाद फिर कैबिनेट ने 1996 में यह फैसला किया कि चार्टर्ड फ्लाइट्स की जाएं और इस मौके पर हम लोगों ने यानी एयर इंडिया के द्वारा जो एक प्रयोग किया गया वह ठीक नहीं रहा। अब लगातार यानी 1996 के बाद, 1997, 1998 और 1999, इन सबमें एयर इंडिया की चार्टर्ड फ्लाइट हम लोग करते हैं। पिछली बार भी फ्लाइट्स हुई थीं।

माननीय सदस्य ने कुछ सवाल खड़े किए हैं कि फ्लाइट्स में क्यों ज्यादा किराया बढ़ जाता है...

उपसभापति :उन्होंने कहा है कि कम हो गया है। उन्होंने यह नहीं कहा कि बढ़ा उन्होंने कहा कि पिछले साल ज्यादा लिया, इस साल कम लिया।

श्री शरद यादव : मैं सुन नहीं पाया था उनकी बात।

उपसभापति : उन्होंने कहा कि जो आम जहाजों का किराया है उससे ज्यादा चार्ज करते हैं। एक तो वह और दूसरी बात उन्होंने यह भी कही कि पिछले साल आपने ज्यादा चार्ज किया। उसके दूसरे साल कम चार्ज किया। उसकी क्या वजह है? सही क्या मायने हैं?

श्री शरद यादव : मैं वही बताना चाहता हूं। जो इसमें अंतर होता रहा है वह इसलिए है कि बाजार में कई चीजों में अंतर होता रहता है यानी जो आयल है उसका प्राइस बढ़ता रहता है। जो रुपए और डालर का अंतर है वह बढ़ता रहता है और निश्चित तौर पर एक चीज में प्राइस, दाम नहीं बढ़े हैं ... **(व्यवधान)**... और इसमें सबसे बड़ा सवाल है ... **(व्यवधान)**....

श्री के. रहमान खान: मैं मंत्री जी को यहां एक बात बताना चाहता हूं ...**(व्यवधान)**... आपकी मदद के लिए है। वह यह कि एयर इंडिया में आपका फेयर बढ़ा है - मुम्बई-न्यूयार्क-मुम्बई, 1993-94 में 34,000 रुपए और 1999 में 41,000 रुपए। ये आपके आंकड़े हैं। आपके पब्लिश्ड आंकड़े हैं। इसमें सिर्फ 20 परसेंट 7 साल में फेयर बढ़ा है और हज यात्रियों का 3 साल में 80 परसेंट बढ़ा है। ये आपके पब्लिश्ड आंकड़े हैं। मेरे पास बहुत डाक्यूमेंट हैं। 1995 से मैं पार्लियामेंट में क्वेश्चन उठा रहा हूं और जो रिप्लाई दिए जाते हैं हर वक्त वे अलग-अलग पार्लियामेंट के रिप्लाइज हैं। मैं बहस में नहीं जाना चाहता हूं। तो आपको जो कहा जा रहा है वह सही नहीं है। मैं आपके, एयर इंडिया के

पब्लिश्ड आंकड़े देना चाहता हूं। मैंने कल ही इंटरनेट से आंकड़े लिए हैं - एयर इंडिया की वेब साइट से और उनका जो यह सेक्टर है - 40% of the total revenue of the passengers was carried in this section. इसलिए मैं आपसे यह गुजारिश करूंगा कि इसमें पार्लियामेंट्री प्रोब की जरूरत है। और पार्लियामेंट के बारे में किसी को हर्ज नहीं होना चाहिए क्योंकि पार्लियामेंट की और गवर्नमेंट की यह जिम्मेदारी है । इस की तरफ मैं आप का ध्यान चाहूंगा।

श्री शरद यादव : मैं इन सारी बातों पर बाद में आता और मैं चाहता था कि बहस कारगर ढंग से हो सके । आप चाहते हैं कि आंकड़ों में खेलते रहें । मैडम, मैं मानता हूं कि इस मामले में पारदर्शिता होनी चाहिए और निश्चित तौर पर इस में ऐसी अनियमितताएं हैं जिन्हें दुरुस्त करना है । इस बारे में मैं आप का सहयोग चाहता हूं और इतना वायदा करता हूं कि आप व्यक्तिगत तौर पर व सदन में भी जो सवाल आप के पास हैं, वह मेरे पास भेजें । मैं तो नया आया हूं, कोई पुराना नहीं, महीना डेढ महीना मुझे इस विभाग में हुआ है । निश्चित तौर पर पिछले दौर में जो गड़बड़ी होती रही है, उन्हें दुरुस्त किया जाएगा और जो आप के सुझाव हैं उन्हें इस चीज को दुरुस्त करने में हम कहां तक इस्तेमाल कर सकते हैं, वह भी देखेंगे। हम देखेंगे कि यह काम कैसे दुरुस्त हो सकता है।

मैडम, मैं आंकड़ों के ऊपर नहीं जाना चाहता बल्कि मैं कोशिश कर रहा था कि चीजों को विस्तार से समझाता । अब चूंकि आंकड़ों की बात चली है तो मैं अपना बयान पढ दूं तो ज्यादा अच्छा रहेगा ।

उपसभापति: मंत्री जी, आंकड़ों का सवाल इसलिए आया क्योंकि पैसा देना पड़ता है।

श्री शरद यादव : मैडम, मैं एक-एक पाई को देखकर ही बोल रहा था । मैं कहना चाहता हूं कि यह चार्टर्ड फ्लाइट एक तरफ से खाली जाती है और दूसरी तरफ से भरकर आती है । यह 6 वीक्स की होती है । एक तरफ से फ्लाइट भरकर जाती है, फिर खाली आ जाती है और जब हाजियों को वहां से लाते हैं तो यहां से फ्लाइट खाली जाती है व फिर उन को लेकर आती है । मैडम, हम हाजियों पर कई तरह की सुविधाओं के लिए खर्च करते हैं, लेकिन मैं उस में नहीं जाना चाहता क्योंकि खान साहब से अलग से विस्तार से बात हो जाएगी ....(व्यवधान)...

श्री नीलोत्पल बसु : मैडम, यह मोशन हाउस में आया है और नियम के तहत यहां चर्चा हो रही है । इस पर अलग से व्यक्तिगत रूप से बात होगी, यह सही नहीं है । यह सदन की मर्यादा के लिए ठीक नहीं है ।

श्री खान गुफरान जाहिदी : मंत्री जी, आप एक खान से बात करेंगे या कई खानों से बात करेंगे?

श्री शरद यादव : मैं सदन से बात कर रहा हूं और वह जो बात कह रहे हैं उसी के बाबत् मैं बात कर रहा हूं । इस में कोई अंतर नहीं है । मैं कोई नई बात नहीं कर रहा हूं। आप को कोई एतराज न हो तो मैं अपना पूरा बयान ही पढ़ देता हूं ।

उपसभापति : आप बयान पढ़ दीजिए then I ask the Members to put questions. ... **(व्यवधान)** ...

SHRI K.R. MALKANI (Delhi) : Madam, a copy should be circulated. *(Interruptions)*...

SHRI NILOTPAL BASU: Madam, a copy could be ciruculated. *(Interruptions)*....

श्री मोहम्मद सलीम : मैडम, यह आंकड़ों से भरा स्टेटमेंट है, कॉपी के बिना हम इसे कैसे ठीक से देख सकेंगे । ....**(व्यवधान)**... ठीक है, आहिस्ता-आहिस्ता पढ़िए ।

श्री शरद यादव : माननीय उपसभापति जी, माननीय सदस्यगण द्वारा हज यात्रियों को ले जाने हेतु विमानों को किराए पर लिए जाने के संबंध में उठाए गए विभिन्न महत्वपूर्ण प्रश्नों के विषय में मैं आप की अनुमति से संक्षेप में स्थिति स्पष्ट करना चाहता हूं। माननीय सदस्यगण जानना चाहते थे कि हज यात्रा के लिए वायुयान चार्टर करने की आवश्यकता क्यों होती है और यह कार्य एअर इंडिया अपने वायुयानों द्वारा क्यों सम्पन्न नहीं कर सकती? मान्यवर, इस का मुख्य कारण यह है कि हज की व्यवस्था हेतु अत्यन्त सीमित समय में लगभग 1 लाख 25 हजार लोगों को ले जाने का काम हो पाता है और 60-70 हजार यात्रियों की वायुयान यात्रा की व्यवस्था करनी होती है । इस प्रकार की व्यवस्था किसी भी एअरलाइंस के अपने वायुयानों द्वारा किये जाने पर उस की अनेक सामान्य उड़ानें रद्द करनी पड़ेंगी जिस से अत्यधिक क्षति होगी । केवल हज के लिए ही अलग वायुयान पूरे वर्ष रखना भी संभव नहीं है । अतः इस हेतु वायुयान विशेष रूप से चार्टर करना ही व्यावहारिक तथा अपेक्षाकृत रूप से सस्ती व्यवस्था है । यही स्थायी व्यवस्था भी है । उल्लेखनीय है कि पूरे विश्व में पर्यटन के लिए अत्यधिक लोकप्रिय महीनों में पर्यटकों हेतु व्यवस्था टूरिस्ट चार्टर के वायुयानों के माध्यम से ही की जाती है ।

हज चार्टर के लिए आपरेटर के चयन हेतु भी हमारे द्वारा विश्व-व्यापी निविदाओं के आधार पर पूर्णतया पारदर्शी प्रक्रिया अपनाई जाती है । निविदाओं का परीक्षण इस हेतु गठित

एक समिति द्वारा किया जाता है, जिसके सदस्यगण केन्द्रीय हज समिति, विदेश मंत्रालय, नागर विमानन मंत्रालय, डीजीसीए तथा एअर इंडिया के प्रतिनिधि होते हैं । समिति उपयुक्तता तथा न्यूनतम दरों के आधार पर आपरेटर का चयन करती है । चुने हुए आपरेटर के वायुयानों का तकनीकी परीक्षण डीजीसीए एवं एअर इंडिया के अधिकारियों की एक तकनीकी समिति द्वारा कराकर वायुयानों की उड़न-योग्यता तथा उपयुक्तता सुनिश्चित की जाती है। उक्त समिति की सिफारिश के आधार पर ही आपरेटर का चयन सरकार द्वारा अनुमोदित किया जाता है ।

हज-2000 के लिए आपरेटर की नियुक्ति के प्रश्न पर उक्त समिति द्वारा विचार किया गया था। समिति का मत था कि वर्ष 1999 में नियुक्त आपरेटर मैसर्स मीडो एवीएशन ग्रुप को, पिछले वर्ष किए गए समझौते की धारा 13 के अंतर्गत लगभग उन्हीं शर्तों पर, वर्ष 2000 के लिए भी नियुक्त कर दिया जाए, किन्तु पूर्ण पारदर्शिता एवं अपेक्षाकृत कम उम्र के विमानों के हित में मेरे मंत्रालय द्वारा इस वर्ष भी नए सिरे से निविदाएं आमंत्रित करने का निर्णय लिया गया । तद्नुसार निविदाएं आमंत्रित कर आपरेटर के चयन हेतु अग्रिम कार्यवाही की जा रही है । यानि नए चार्टर के लिए फिर से टेंडर आमंत्रित किए गए हैं, जैसा माननीय सदस्य ने पूछा था । मैंने यह इसलिए कहा ताकि स्थिति और बेहतर हो और इसके लिए हमने यह एक प्रयास किया है । हो सकता है कि हमारा यह प्रयास सफल न हो या हो सकता है, इसमें कुछ खामियां रह जाएं, उसके लिए सदन है और आप सब लोग, जो सवाल उठा रहे हैं और हम इसको देखने का काम आगे भी करेंगे ।

यह प्रश्न भी उठा है कि चार्टर की व्यवस्था में प्रति यात्री व्यय सामान्य एयरलाइन्स के किराए से अधिक क्यों होता है? मान्यवर, इसका मुख्य कारण यह है कि चार्टर वायुयान हज यात्रा करने वाले व्यक्तियों को एक ओर ले जाते हैं और वापसी यात्रा में वायुयान खाली आता है, जबकि सामान्य उड़ानें दोनों तरफ यात्रियों को लाती, ले जाती हैं। केवल इसी कारण चार्टर में यात्रा पर व्यय लगभग दो गुना तक हो सकता है । इसके अतिरिक्त हज चार्टर में साऊदी अरब को रायल्टी के भुगतान, हज यात्रियों के लिए विशेष व्यवस्था पर व्यय तथा आपरेटर को दिए जाने वाले अग्रिम भुगतान पर ब्याज के कारण भी कुछ अधिक व्यय होता है तथापि सामान्य सेवाओं तथा चार्टर की लागत में बहुत अंतर नहीं है । उदाहरणार्थ सऊदी एरेबियन एयरलाइन्स द्वारा दिल्ली-जेद्दाह-दिल्ली के लिए ट्रैवेल एजेंटों को टिकट वर्ष 1998 में 14270 रुपए तथा वर्ष 1999 में 14440 रुपए पर दिया गया, जबकि इन वर्षों के लिए चार्टर की लागत क्रमशः 29618 रुपए तथा 27934 रुपए (अनन्तिम) थी ।

मान्यवर, मैं यह भी उल्लेख करना चाहूंगा कि पिछले कुछ वर्षों में रुपए के लगभग 30 प्रतिशत अवमूल्यन, जो अब ज्यादा होगा, तथा वायुयान के भाड़े में वृद्धि के कारण प्रति यात्री व्यय में वृद्धि हुई है, किन्तु यात्रियों द्वारा देय धनराशि में आज तक कोई वृद्धि नहीं हुई है।

अन्त में, मैं माननीय उपसभापति जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने मुझे इसकी सफाई देने का मौका दिया। धन्यवाद।

*** श्री मोहम्मद आज़म खान** (उत्तर प्रदेश) : महोदया, असल यह कोई आज का मसला तो नहीं है, जैसे खान साहब ने कहा है और इसमें भी कोई शक नहीं है कि बहुत तफसील से सारे मामलात रखे गए हैं और बहुत अच्छी आपकी राय और बहुत अच्छा आपका मश्विरा इसमें रहा है । समझा यह जाता है कि हज कमेटी पूरे मामलात् को देखेगी और उसमें यात्रियों के जाने का मुद्दा भी शामिल होगा । यह भी एक अजीब मामला है, जिस पर हमने शायद संजीदगी से गौर नहीं किया कि पूरी दुनिया के हाजियों पर एक नज़र हम डालें और हिन्दुस्तान से जाने वाले हाजियों पर अगर हम नज़र डालें तो दोनों का हमें मयारे ज़िन्दगी ज़मीन और आसमान महसूस होगा । दूसरे मुमालिक से आने वाले लोग कम उम्र होते हैं, सेहत के अच्छे होते हैं और हिन्दुस्तान से जाने वाले हाजी बूढ़े होते हैं, कमज़ोर होते हैं, गरीब होते हैं, इसलिए कि वे अपनी सारी ज़िन्दगी मेहनत करके, 50-60 रुपए रोज़ की मज़दूरी में से एक-एक, दो-दो रुपए बचाते हैं और जब 70-80 साल की उम्र हो जाती है और मौत के करीब होते हैं तब उन्हें हज पर जाने का मौका मिलता है । इसलिए हालात के पेशे नज़र भी यह ज्यादा ज़रूरी है कि ऐसे हाजियों के साथ जिस्मानी रियायत भी ज्यादा हो हवाई रियायत के साथ । लेकिन आप हैरत करेंगी, मोहतरमा, कि जिन फ्लाइट्स का ज़िक्र किया है, यह बहरहाल खुशी की बात है कि मंत्री जी ने इस सच्चाई का इकरार भी किया है कि आप से पहले सभी ने बहुत बुरा किया और आप उसे सुधारेंगे, यह एक अच्छी पहल है । अब चार्टेड फ्लाइट्स हैं, यहां से भरी जाती हैं वहां से खाली आती हैं, यह सही है, लेकिन अक्सर ऐसा होता है कि फ्लाइट्स से मुसाफिर नहीं जा पाते, हाजी साहिबान् नहीं जा पाते। इन हाजियों को, जो दूसरे मुसाफिरों से ज्यादा किराया देते हैं और हमारे इन हवाई जहाज उड़ाने की कम्पनियों का एक बड़ा खर्च हाजियों के साल भर के पैसे से चलता है, हाजियों का पैसा एक बिजनेस हो गया है । बड़ा एहसान है, पूरे मुल्क में यह समझा जाता है कि हाजियों को सब्सिडी दी जाती है और हाजियों के साथ कुछ बड़ी रियायत की जाती है । यह सिर्फ हाजियों के साथ ही नहीं बल्कि कुछ दूसरी भी रस्मात् अदा करने वाले दूसरे मज़हब के लोगों के साथ भी है, लेकिन उनके साथ यह मामला नहीं है कि उनके किराए दूसरों के किराए से कहीं ज्यादा बढ़ जाएं । हमारे हाजियों के साथ यह होता है कि अगर कोई फ्लाइट नहीं जा पाई, अगर किसी और मुल्क का जाने वाला मुसाफिर है तो उसे पांच सितारा होटल में ठहराया जाता है, लेकिन हाजियों का पूरा जहाज नहीं जा सका किसी वजह से तो सारे हाजी

*Transliteration of the speech in Persian script is available in the Hindi version of the Debate

एयरपोर्ट के बाहर सड़क पर मजबूर होते हैं चादर बिछाकर सोने के लिए । उनके लिए कोई होटल नहीं होता, उनके लिए कोई कमरा नहीं होता, उनके लिए खाने का कोई इंतज़ाम नहीं होता, उनकी हिफाज़त का कोई इंतज़ाम नहीं होता और किराया उनसे ज्यादा लिया जाता है । असल में बोम्बे पोर्ट ट्रस्ट कम्पनी कभी हुआ करती थी और पानी के जहाज जाते थे । महसूस किया गया था अपने वतन के लोगों के बारे में कि लोग इतने गरीब हैं कि हवाई जहाज से नहीं जा सकते । जब पानी के जहाजों से जाने का सिलसिला खत्म हुआ और हवाई जहाजों का चलन मजबूरन् अख्तियार करना पड़ा, तब यह मसाइल उभरकर आए और उन्हीं सालों से लोगों को यह तकलीफ भी समझ मे आई कि हाजियों को क्या-क्या परेशानियां हैं। हाजी को मसलन्, बहुत दूर की स्टेट से जाना है या हमारे ही उत्तर प्रदेश के किसी कोने के जिले से जाना है तो उसे कितने वसाइल अख्तियार करके दिल्ली पहुंचना होगा और दिल्ली के बाद वह हज के लिए रवाना होगा । तो इसके लिए तन्हा, सिर्फ एक ज़राए के ऊपर ही बात खत्म नहीं हो जाएगी मेरे ख्याल से बल्कि जो सुझाव आया है कि हाउस की कमेटी हो और वह घर से चलने से लेकर घर पहुंचने तक के सारे मामलात् को देखे । अभी यहां बात चल रही थी करप्शन की और हमारे ज़मीर की । इत्तेफाक यह है कि अपने ज़मीर से सवाल करने से पहले हम यह देखते हैं कि दूसरे का ज़मीर हमसे क्या सवाल करने जा रहा है । सियासत में क्रिमिनलाइजेशन, पैसे का इस्तेमाल न हो, यह वे लोग कह रहे हैं जो इसके बड़े माहिर हैं । इत्तेफाक यह है, पहले यह होता था, हम चूंकि बहुत दिन से सियासत में हैं, सारी ज़िन्दगी से ही हैं, हमने यह देखा था कि पहले नेता गुंडों को रखा करते थे अपने साथ इलेक्शन जीतने के लिए, लेकिन अब तजुर्बा यह हुआ कि हमें पहले खुद गुंडा होना पड़ेगा, क्रिमिनल होना पड़ेगा वरना क्रिमिनल हमारे साथ नहीं आएंगे ।

मोहतरमा, यह मसला आज इसलिए ज्यादा गंभीर हुआ है, हमें पहली बार इस सदन में कहना पड़ रहा है क्योंकि हज मंत्री रहा हूं दो-एक बार मैं भी, कि ऐसे मिनिस्टर भी हुए हैं हमारे इस मुल्क में जो हज के फार्म खुद छपवाते हैं । उसके अंदर, कितना किराया लेना है, यह खुद छपवाते हैं । वह पैसा वसूल करते हैं सरकारी तंत्र से, करोड़ों रुपया । उत्तर प्रदेश का मंत्री अपने फार्म छपवा चुका, वह फार्म तकसीम हुए, उन फार्म्स से पैसा आया, उसने सऊदी अरब में जाकर एक पार्टी से तय कर लिया कि यहां रिहाइश और खाने का इंतज़ाम भी होगा और उसने उसके लिए अपनी सहूलियत भी फराहम कर ली पहले से। जहां गिरावट की इंतहा यह हो गई हो कि फॉर्म फर्जी छपे हों, हाजियों से पैसा फर्जी लिया गया हो, खाने का इंतज़ाम रिश्वत के नाम पर किया गया हो, वहां पर सुधार लाने की जरूरत है और वह सुधार तभी हो सकता है जब कोई बड़ा फैसला लिया जाए और वह बड़ा फैसला मंत्री जी को लेना है । मंत्री जी इसे अपनी तौहीन न समझें । मंत्री जी ने बड़ी अच्छी बात कही कि आप

पुरानी गंदगियों को फेंककर एक नयी फिजां हमवार करेंगे । यह बड़ी अच्छी बात है लेकिन उसके लिए लाज़िमी यह होगा कि इस सदन की जो खुली आंखें हैं, उन आंखों के सामने फैसला होना चाहिए । कोई भी सदस्य हो, हमें उसमें कोई ऐतराज़ नहीं है लेकिन इस सदन के सदस्यों की एक कमेटी बननी चाहिए, एक मॉडल निज़ाम होना चाहिए जिससे हाजियों को जाने में परेशानी न हो और हज सस्ता हो । कहा जाता है कि इंसाफ सस्ता हो । एक दफा मुझे एक फंक्शन की सदारत करने का मौका मिला, चीफ-मिनिस्टर साहब किसी कारण से नहीं आ पाए थे, इसलिए मुझ जैसे आदमी को सदारत करने के लिए बिठा दिया गया । उस वक्त मैंने एक ही जुमला कहा था कि इंसाफ सस्ता हो या न हो, इंसाफ में सस्तापन नहीं होना चाहिए । इसलिए मैं यह गुज़ारिश करता हूं कि जो कमेटी बने, वह सस्तेपन के साथ न बने, बल्कि इंसाफ के लिए बने । बहुत-बहुत शुक्रिया।

श्री सन्तोष बागड़ोदिया (राजस्थान) : महोदया, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपका धन्यवाद । मैं बिज़नैस के प्वाइंट ऑफ व्यू से कुछ बातें बोलना चाहता हूं। आपने बताया है कि 1994 में 17000, 1995 में 17000, 1996 में 19403 यात्री हज के लिए गए । यानी हर साल हजार-दो हजार की वृद्धि हो रही थी । तब 1996 में सरकार बदली और 1997 में 26600 और 1998 में 29518 यात्री हज के लिए गए। यह जो संख्या में इतनी भारी वृद्धि हुई, इसका कोई जस्टिफिकेशन समझ में नहीं आता । आपने खुद कहा कि पहले कुछ गड़बड़ हुई, शायद आपने गलती से कह दिया होगा लेकिन आपने यह कहा और यह रिकॉर्ड में है । अगर आप मानते हैं कि कुछ गड़बड़ हुई है तो इसकी इंक्वायरी कराइए । उसकी इंक्वायरी अभी भी हो सकती है और अगर आप इसका आश्वासन दें तो हमें बड़ी खुशी होगी ।

आपने कहा कि जो जहाज जाते हैं वे वापस खाली आते हैं । मैडम, अगर इसकी लंबी प्लानिंग की जाए तो यह समस्या सुलझ सकती है । ये जो ऑपरेटर्स होते हैं, ये बहुत लंबी-लंबी प्लानिंग करते हैं । आप अगर एक महीने या पंद्रह दिन पहले टेंडर देंगे तो स्वाभाविक है कि वह जहाज खाली ही वापस आएगा । अगर आप एक बरस पहले तय कर लें, दो बरस पहले तय कर लें तो ये ऑपरेटर्स जहाजों को इस तरह इस्तेमाल करेंगे कि आस-पास के एयरपोर्ट्स से दूसरे लोग आ जाएं । इस तरह से आपको सस्ते रेट्स मिल जाएंगे और आपके पास समय भी रहेगा और दुनिया के लोगों के पास जाने का आपको ज्यादा मौका मिलेगा । अब समय आ गया है कि इस बारे में आप विचार करके कोई निर्णय ले लें । आप यह भी विचार करें कि किस तरह से इसको घटाया जा सकता है क्योंकि सब्सिडी आप दे रहे हैं । एयर-इंडिया दे रही है, चाहे सरकार दे रही है, बात एक ही है । मुझे पता नहीं है

कि कौन दे रहा है । कोई भी दे लेकिन देश का पैसा बरबाद नहीं होना चाहिए । हमारे मुसलमान भाइयों के नाम पर कुछ लोग इसमें पैसा बनाएं, यह उचित नहीं है । यह आपकी जिम्मेदारी है ।

महोदया, जहां तक सिक्योरिटी का सवाल है, एक-दो मर्तबा मुझे ऐसे जहाजों में बैठने का मौका मिला है जिनमें हाजी वापस आ रहे थे । हम दो-चार पैसेंजर्स ही थे, बाकी सब हाजी थे । उनके पास सामान ज्यादा था और सारी सीटें सामान से भरी हुई थीं । उनके पास कितना भी सामान हो, मुझे इसमें कोई आपत्ति नहीं है लेकिन सिक्योरिटी के जो नॉर्म्स हैं, अगर वे उनका पालन नहीं करेंगे तो उनकी सिक्योरिटी में भी बाधा पड़ेगी। इसलिए इतना सामान जो वे जहाज़ के अंदर रखे रहते हैं, कहीं ऐसा न हो कि उससे जहाज़ और पैसेंजर्स की सिक्योरिटी में कोई प्रॉब्लम आए । मैं आपका ज्यादा समय न लेकर केवल इतना ही कहना चाहता हूं।

श्री राघवजी (मध्य प्रदेश) : महोदया, मैं माननीय मंत्री जी से इस संबंध में दो-तीन सवाल पूछना चाहूंगा। माननीय मंत्री जी ने अपने उत्तर में कहा है कि हज यात्री से 29514 रुपए चार्ज किया जाता है जबकि पहले के उत्तर में उन्होंने दिया है कि जो चार्टर फ्लाइट है उसका किराया 495 डॉलर होता है। आज के एक्सचेंज का जो रेट है 33 रुपए का वह अगर लगाते हैं तो यह 21285 आता है। तो यह बीच का आठ हजार रुपया कहां गड़बड़ होता है, इसमें पारदर्शिता कहां है, यह जानने की जरूरत है? दूसरे, जैसा कि अभी संतोष बागड़ोदिया जी ने कहा कि यह जायज बात है कि जब हज यात्रा शुरू होनी है उसके एक महीने पहले से आप टेंडर फ्लोट करके क्यों निर्णय लेते हो। अगर यही बात छः महीने पहले की जाए तो बहुत से इस बिजनेस में काम करने वाले जो लोग हैं जो एयर ट्रेक चलाते हैं वह अपना प्लान इस तरह से करेंगे कि जो रेग्यूलर फ्लाइट हैं करीब-करीब उसके करीब दाम आ सकते हैं। लेकिन चूंकि आप उसी वक्त करते हैं तो वह दूसरी यात्रा जो पहले से बुक है उसको कैंसिल नहीं कर सकते हैं। यह उनके सामने दिक्कत होती है इसलिए आपको ज्यादा भुगतना पड़ता है।

उपसभापति : और अच्छे जहाज भी नहीं मिल पाते हैं।

श्री राघवजी : वह मैं आगे आ रहा हूं। यह जो बात है अगर आप इसको ठीक से प्लान करेंगे तथा इसको छः महीने पहले करेंगे तो इसमें आपको कम रेट पर चार्टर प्लेन उपलब्ध हो सकते हैं। तीसरे, जो ग्लोबल टेंडर फ्लोट हुए थे उसमें तीन बातें लिखी गई थीं। पहली यह कि 70 हजार हज यात्री होंगे। दूसरी, सात स्थानों से उनको हिन्दुस्तान से लेना पड़ेगा और तीसरी बात जो महत्वपूर्ण है कि एयरक्राफ्ट की जो उम्र है उसका विशेष ध्यान

रखा जाएगा, उसको प्रिफ्रेंस दिया जाएगा। यहां उल्टा हो रहा है। 28 वर्ष की उम्र के जो एयरक्रॉफ्ट हैं उनको पसंद किया गया है। उससे कम उम्र वाले भी प्लेन थे टैंडर में, उनको छोड़ दिया गया , उनको नहीं लिया गया। यह तो बहुत खतरनाक बात है कि 28 वर्ष की उम्र वाले जहाज लिए जाएंगे तो पता नहीं कहीं कुछ दुर्घटना हो जाए तो पूरे देश की बदनामी होगी और हज यात्रियों की सुरक्षा को भी खतरा होगा। तो इसका भी जवाब माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं।

चौथी बात मैं यह भी जानना चाहता हूं कि हज यात्रियों को सुविधा दी जा रही है और 12 हजार रुपए की जो सुविधा उनको यात्रा के लिए दी जा रही है, बहुत अच्छी बात है। इसी प्रकार की कठिनाईयां कुछ और धर्मावलम्बियों को भी होती हैं। जैसे कैलाश मान सरोवर की यात्रा करना है, पाशुपति नाथ के लिए नेपाल जाना है, ऐसी कुछ यात्राएं होती हैं। क्या माननीय मंत्री जी इस प्रकार के यात्रियों को भी उसी प्रकार की कुछ सुविधा उपलब्ध कराएंगे जैसे हज यात्रियों को दी जाती हैं।

SHRI K.R. MALKANI: Madam Deputy Chairperson, we are discussing an important subject, a subject which affects not lakhs but millions of people. I am glad that our friend had raised the issue of air fares. And I am also happy that Raghavji had raised the issue of safety of planes. I have a few questions. No.1: "Is it a fact that six international companies have tendered. On what ground were the others rejected? And, the company which was registered last year, that is a year ago, has also been engaged. Is it true that all their planes are 20 years old? We want to know about this. That is one part. Secondly, the number of Hajis is growing, which is a good thing. The number of Haj pilgrims is growing in arithmetic proportion. But the subsidy is growing in geometric proportion. I will just give a few figures. In 1995, the subsidy on air fares was to the tune of Rs.17.05 crores. In 1996, it almost trebled to Rs.42.02 crores. And, two years later, in 1998, it jumped to Rs.119.44 crores. What is happening? Then, as regards deputation of some VIPs, in 1995-96, the Haj deputation cost the Government Rs.1.64 crores. In the next year, that is, in 1996-97, it cost Rs.5.53 crores. What is happening? I hope that the hon. Minister will throw some light on it. There are two or three other points...

THE DEPUTY CHAIRMAN: This question will go to the Ministry of External Affairs.

SHRI K.R. MALKANI: This is a related issue. Let the Government take note of it and respond to it in their own way.

That is another issue. Now, in 1998, there was a grand total of 94,602 Hajis. Out of these, 63,574 Hajis went through the Central Haj Committee, but, as many as 31,028 went through the private tour operators or privately. Now, the question that arises is this. If 31,000 Hajis can go through the tour operators, why can't the rest also do it? What is the problem? Perhaps, that is even cheaper. So, the Government needs to throw light on this.

Then, is it not a fact that India is the only country which subsidises its Haj pilgrims? I am told that even Pakistan doesn't do it. I am told that no other country does it. How and when did it start? It started in 1992. We, in this House, would like to know as to how and why it started. People ask questions. A common man will say, "If I go from Chennai to Haridwar or Kashi, I do not get anything. Then, why should somebody going from here to Mecca and Medina should get it?" The common man will ask these questions. It is not that hundred or two hundred crores is a terrible amount. It is peanuts today. But, these questions arise and you have to answer them. Now, Sir, I am told that this whole practice started only in 1992. Immediately after that, in the following year, in 1993, we came up with the institution of Standing Committees for various Ministries. On the very first day of its first meeting, the Standing Committee on the External Affairs Ministry resolved, and I will read this paragraph on page 9 of its first report, "The Committee desires that while maintaining the services for the welfare of the Indian Haj pilgrims, like doctors, etc. while in Saudi Arabia at an adequate level, the Government should progressively reduce, and eventually eliminate, the element of subsidy on their transportation to and from India". Now, this was a report that was adopted unanimously by a committee of more than forty Members, presided over by Shri Atal Bihari Vajpayee, who is now the Prime Minister. I will just read out the names of these Members and they are very prominent leaders. They are: Shri A.B. Ghani Khan Chowdhury, Dr. Girija Vyas, Shri Mani Shankar Aiyyar, Shri Syed Shahabuddin, Mohd. Yunus, Shrimati Geeta Mukherjee, Shri Sikander Bakht, Shri Tridib Chowdhury, Shri Bishamber Nath Pandey, Shri P. Shiv Shankar, Shri G. Swaminathan and Shri G. G. Swell. Here is this report of the Standing Committee, which was submitted unanimously. What action has the Government taken. We would like to know the action that the Government has taken. If it has not taken any action, we would like to know why.

There is another thing. Until recently the Hajis used to go partly by sea and partly by air. I have a suggestion to make to the hon. Minister. We should open the road route also. The Hajis will love it. Let a pressure build up in the Muslim community in India. Let them ask for Haj travel via Pakistan, Iran, Iraq and so on to Mecca and Medina. It will be very educative also. They can see all the religious and historical places. We should not confine ourselves to air only, where you start from here and straightaway jump into that place. So, it is very educative and inspiring for all the Hajis. So, the Government should look into this matter and come back to the House. *(Interruptions)*

THE DEPUTY CHAIRMAN: He does not know that they have to pass through Afghanistan and so many other countries. They will take one year to reach there and they will be able to come back only in the next year.

SHRI K. R. MALKANI: It is not correct. I was surprised when I first learnt about it. Until the 16th or the 17th century, there were regular caravans from Banaras to Baghdad. Now, you have got the trucks, cars and so on. It depends how fast you want to go.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Here, we are going into the 21st century and...

SHRI MD. SALIM: The rest of us are going into the 21st century and the Muslims are going into the Middle Age.

SHRI K. R. MALKANI: We do not have to forget either our history or our religion.

THE DEPUTY CHAIRMAN: I apprecipate his participation. But, I think it is not practicable. Nowadays, it is difficult to get visa for even one country. It will be almost impossible to get visas for ten countries. It is a good suggestion, but it is not practicable.

श्री खान गुफ़रान ज़ाहिदी : डिप्टी चेयरमैन साहिबा, पहले तो मैं शुक्रगुज़ार हूं कि आपने मुझे इस अहम सवाल पर जिसका ताल्लुक इस मुल्क के हिंदुस्तानी हाजियों के हज पर जाने से है । हज परफॉर्म करना उनका एक रुक्न है, इस्लामी रुक्न है और इसको पूरा करने का एक मकसद होता है। उस मकसद को लेकर वे जाते हैं और वहां से हाजी होकर आते हैं।

[उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचौरी) पीठासीन हुए]

महोदय, इसके कई पहलू निकल आए । सवाल सिर्फ फ्लाइट का था, फ्लाइट्स में एडहॉकिज्म के सवाल को हमारे माननीय सदस्य खान साहब ने उठाया था और वे पिछले पांच साल से इन सवालों को उठा रहे हैं लेकिन उससे वाबस्ता कई सवाल हमारे माननीय सदस्य मलकानी जी ने इसमें और जोड़ दिए जिनकी हम बड़ी इज्ज़त करते हैं । सवाल यह है कि जो ग्लोबल टेंडर हुआ, उस ग्लोबल टेंडर में जो शर्तें आपने रखीं, क्या माननीय मंत्री जी इस पर गौर फरमाएंगे कि उसमें एज का ज़िक्र भी था जो ग्लोबल टेंडर में हमेशा मैनडेटरी होता था । क्या इस बार वह मैनडेटरी नहीं रखा गया ? 20 साल का जो मैक्सिमम पीरियड एयरवर्दीनेस के लिए होता है, उसको छोड़कर 28 साल तक के एयरक्राफ्ट को ऑफर करने की ऑपरेटर्स की बात कैसे कबूल की जाने लगी, यह सवाल है, जबकि इसमें भी प्रेफरेंस होता है । अगर टेंडरर 5 साल की, 7 साल की, 9 साल की या 10 साल की एज के एयरक्राफ्ट ऑफर करे तो सबसे पहले कम एज के एयरक्राफ्ट को लिया जाता है ताकि एयरवर्दीनेस उसकी साउंड रहे। इस मुल्क के हाजी जाएं तो वे जाएं और सुकून से आएं, यह फैसला लिया जाता है और कोई खतरे की बात नहीं रहती। सबसिडी का एक अजीब पहलू निकाला गया है । सन् 1992 से वे कह रहे हैं लेकिन मेरा ख्याल है कि इसको डीप में अगर आप देखें तो यह सबसिडी मिसेज इंदिरा गांधी के ज़माने से हाजियों को दी जाने लगी थी। यह हाजियों के सफर के लिए दी जाती थी । सवाल यह है कि 1 लाख 20 हज़ार हाजी जाते हैं और सच बात उपसभाध्यक्ष महोदय यह है कि हज की फ्लाइट्स के सवाल को इनिशिएट कौन करता है । महोदय, इसके चार पार्ट हैं - हज कमेटी, एक्सटर्नल अफेयर्स मिनिस्ट्री, एयर इंडिया और डायरेक्टर जनरल सिविल एविएशन। ये चारों मिलकर ही इस सारे मामले को तय करते हैं । क्या माननीय मंत्री जी बताएंगे कि पिछली बार जो मुआहिदा हुआ आज़मीने हज को मक्का शरीफ ले जाने के लिए, जद्दा ले जाने के लिए, जैसाकि माननीय सदस्य ने बताया, सात जगहों से वे जाएंगे तो क्या माननीय मंत्री जी ने इस पर गौर किया कि उनको ले जाने से पहले हज कमेटी की तरफ से कोई मुआहिदा हुआ है तीन साल के लिए? क्या आपकी नॉलेज में यह बात है या नहीं । वह मुआहिदा 24 हज़ार का हुआ था जबकि रेट तो 31 हज़ार का बताया जाता है लेकिन ऑपरेटर एयर इंडिया हो या कोई भी हो, चाहे वह हज कमेटी ऑपरेट कर रहा हो चाहे वह प्राइवेट ऑपरेटर ऑपरेट कर रहा हो, सबको 9 परसेंट की कमी की जाती है deduction at source. इसका मतलब यह हुआ कि 28,000 का टिकट रह जाता है। मैंने इसकी केलकुलेशन की है। उपसभाध्यक्ष महोदय, आपकी दुआ से मुझे रहमान साहब की तरह पांच-छः बार जाने का इत्तिफाक हुआ है। मैं इन चीजों की मालूमात करता रहता हूं कि क्या रेट्स हैं। सूरतेहाल यह है कि 1,20,000 हाजियों में से, 67 से 70,000 हाजी, हज कमेटी द्वारा जाते हैं। जैसा कि हमारे माननीय सदस्य मलकानी

जी ने कहा कि इसको प्राइवेट आपरेटर भी चला रहे हैं और प्राइवेट आपरेटर के जरिए अब 35 से 52,000 हाजी हज के लिए जाते हैं चूंकि सहूलियतें ज्यादा होंगी, एक्सटर्नल अफेयर्स का कुछ जोर नहीं होता होगा, परेशानी कम होती होगी, इसलिए वे सब जाते हैं। हमारे माननीय सदस्य मलकानी जी ने सब्सिडी का सवाल यहां उठाया है। मैं पूछना चाहता हूं कि प्राइवेट ऑपरेटर के द्वारा जाने वाले हिन्दुस्तानी हाजी, हज कमेटी की तरफ से जाने वाले हाजी में क्या कोई फर्क है। वह ज्यादा गोरा होता है और क्या वह काला होता है। क्या वह हिन्दुस्तानी नहीं होता है? जब सब्सिडी दी जा रही थी तो वह सबमें डिवाइड क्यों नहीं की गई, यह बुनियादी सवाल है। हाजी-हाजी में फर्क किया जा रहा है कि प्राइवेट ऑपरेटर की तरफ से यह होगा और हज कमेटी की तरफ से यह होगा। क्या माननीय मंत्री जी यह बताएंगे कि हज कमेटी से पहले मुगल लाईन से बहरीन जहाज जाया करते थे। मुझे अच्छी तरह से याद है शुरू-शुरू में मैं पहुंचाने जाया करता था तो 27,000 से लेकर 30,000 तक का कुल किराया होता था और सफर तीन महीने का होता था। अब जहाज से सफर डेढ़ महीने का होता है। जो पहले जाएगा वह सबसे बाद में आयेगा, यह एक सिस्टम बना था। क्या माननीय मंत्री जी बताएंगे कि एयर इंडिया क्या सब्सिडी के सहारे पिछले तीन साल से हाजियों के नाम पर अपने घाटे को प्रोफिट में बदलने का प्रयास कर रही है? यह एक बुनियादी सवाल है और इससे बड़ा बुनियादी सवाल यह है जैसाकि कहा गया एक कमेटी बनी थी जिसमें बड़े-बड़े लोगों का नाम दिया गया था। हमारे आज के माननीय प्रधानमंत्री जी का भी उसमें नाम था। उस कमेटी ने सिफारिश की थी कि सब्सिडी को खत्म किया जाए। मैं इस पर बिल्कुल सख्त एतराज करता हूं और इसलिए करता हूं कि इस मुल्क के जो शहरी हैं उनकी कैपेसिटी टु पे, उनकी इकनोमिक कंडीशन जब ठीक नहीं रही होगी तभी गवर्नमेंट ने उनकी मदद के बारे में सोचा होगा। मैं आपसे यह कहना चाहता हूं कि इसमें 25 सूबे लिए जाएं और 5 यूनियन टेरेटरी भी लिए जाएं। उधर के माननीय मेरी इस बात से बिल्कुल इत्तिफाक करेंगे कि हमारे.....

SHRIMATI JAYANTHI NATARAJAN (Tamil Nadu) : I just want to request about an important statement regarding accident on the escalator due to be taken up after this. Since this will take a little while and it is an important issue, can we have the statement with clarifications tomorrow?

श्री शरद यादव : यह बहुत संवेदनशील मामला है और इस पर मेरा बयान देना जरूरी है। देश और दुनिया में सब जगह इस सवाल के ऊपर सरकार की तरफ से जवाब आना बहुत जरूरी है।

6.00 P.M.

SHRIMATI JAYANTHI NATARAJAN : We want to complete this. We want that statement today and clarifications we can seek tomorrow after the Question Hour. Thank you.

उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचौरी): ऐसा करते हैं कि मंत्री जी स्टेटमेंट आज दे दें और क्लेरिफिकेशन कल हो जाएगी।

श्री खान गुफ़रान जाहिदी : श्रीमन्, मैं आपसे यह कह रहा था कि सबसिडी के सवाल पर 25 सूबे और 5 यूनियन टेरेटरी, जिसमें यदि देखा जाए तो हमारा मुल्क अज़ीम है, इसका कांस्टीट्यूशन भी अज़ीम है, यहां हर मज़हब का आदर किया जाता है, प्यार-मुहब्बत की जाती है और इसीलिए सेक्युलरिज्म पनप रहा है, गंगा-जमुनी तहज़ीब जिंदा है और शायद इसी सहारे पर यह सबसिडी हुई है। मैं अपने माननीय सदस्यों को बताना चाहता हूं कि हर साल अर्धकुंभ, कुंभ और दूसरे मेले सारे हिंदुस्तान में होते हैं, जिनका स्टेट गवर्नमेंट की तरफ से जो खर्चा होता है अगर उसे जोड़ा जाए तो वह पचासों हजार करोड़ रुपया होगा। मैं आपका थोड़ा-सा ध्यान मुल्क की सबसे बड़ी अकलियत, जिसे एक दूसरी अक्सरियत कहा जाएगा, की तरफ दिलाना चाहता हूं कि हर छठा आदमी यहां मुसलमान है, जिसे एक रूक्न पूरा करने के लिए हमारे मुल्क की सरकार, जो खुद उससे लिया हुआ टैक्स, उसके बैंकों में रखे पैसे और तमाम डेवलेपमेंटल कामों में जो उसकी जिंदगी लगती है, उसके बदले अगर उसे थोड़ी-सी सब्सिडी दी गई है तो उस सब्सिडी के ऊपर एट पार- मैं समझता हूं मलकानी जी आज की तारीख में मुनासिब नहीं है। मेरा इस सिलसिले में यह कहना है कि सबको एतबार से देखना चाहिए। कम्पीटीशन आपने दिया है तो देखें कि हज कमेटी बहुत अच्छा काम कर रही है वह यह भी देखें कि क्या एक्सटर्नल अफेयर्स मिनिस्ट्री हज कमेटी की तरफ से जाने वाले लोगों को सही सुविधायें दे रही है? क्या एयर इण्डिया, सिविल एविएशन, में जो हाजी सफर करते हैं - दूसरे मुल्कों में उनके रेट कम किए जाते हैं जबकि यहां रेट बढ़ाए जाते हैं। हम आज अगर यहां उमरे पर, मलकानी जी जानते हैं उमरा क्या चीज है, पर जाएं तो 18,000 में जाएं और आएं। लेकिन अगर हज पर जाएंगे तो 18,000 से दूना, जैसा कि माननीय मंत्री जी ने कहा 32,000 तक भी जाएगा और 36,000 तक भी जाएगा। क्या माननीय मंत्री जी को पता है कि पिछले दस सालों में जो हाजी वक्त बड़ी रकम है जो सोख्त कर दी गई गरीब हाजी की। जो पैसा उसने जमा किया था, एडवांस में जबकि आम सफर करने वाले चाहे इण्डियन एयरलाइंस के हों या दुनियां की किसी और एयर लाइंस के हों, सभी जगह अगर मैं आज जाना चाहूं तो जा सकता हूं, वरना टिकट भी वापस करके पूरा का पूरा पैसा मिलता है। यह कैसे हो रहा है? माननीय अधिष्ठाता महोदय, मैं आपके माध्यम से

सिर्फ इतना कहना चाहता हूं कि एयरवर्दिसनेस के साथ ग्लोबलाइजेशन का जो मामला आया है वह सब्सिडी में भी करना चाहिए और सबकी उम्मीद पर वह पूरा मिलना चाहिए। सात इलाकों से जो जा रहे हैं ... **(व्यवधान)** ...

श्री मोहम्मद सलीम : हज कमेटी बन जाएगी तो तफसील से बात करेंगे।

श्री खान गुफ़रान ज़ाहिदी : मैं यही कह रहा हूं और कहना चाहता हूं कि हज कमेटी से पहले एक हज बोर्ड था जो फैसला करता था। यह बोर्ड मैं इसलिए बता रहा हूं क्योंकि हज बोर्ड सुपरवाइजरी था। उस हज बोर्ड में मेम्बराने पार्लियामेंट के लोग भी थे, जो जमीनी सफर की बात भी सोचा करते थे। एक सुपरवाइजरी होता था जो सारे आस्पेक्ट में, रेट, फ्लाइट के रेट, किस तरह से उलट हो सकता है उसके रेट का काम वह कर सकता है और इसलिए यह मामला इतना गंभीर हो चुका है। इसके प्रोब के लिए एक पार्लियामेंट्री कमेटी का बनाया जाना आवश्यक है ताकि एक साफ-सुथरे माहौल में आज़मीने हज अपने हज को मुकम्मल कर सके। शुक्रिया।

श्री राजूभाई ए. परमार (गुजरात): धन्यवाद उपसभाध्यक्ष जी, अभी माननीय मंत्री जी ने अपने वक्तव्य में बताया से माननीय मंत्री जी से गुजारिश करूंगा कि फरवरी में सब हज यात्री हज पर जाने की शुरुआत कर देते हैं समय बहुत कम है। जितना जल्दी हो सके, यहां जो-जो प्रश्न उठाए गए हैं, जो-जो सजेशन आपके पास आए हैं उन पर गौर करके यह जो बिड आई है, टेंडर की जो बात है, उस पर जल्दी फैसला करके जल्दी से जल्दी इसको निबटाएं, ऐसी मेरी आपसे गुजारिश है। यहां पर बताया गया है कि लास्ट ईयर जो एयर क्राफ्ट चार्टर किए थे उसमें 25 से 28 साल के जो एयर क्राफ्ट थे, आज वह फ्लीट के लिए भी सही नहीं हैं। जो एयर सेफ्टी के लिए सही नहीं है। माननीय मंत्री महोदय जब यह चार्टर करने जा रहे हैं तो क्या इस बार कम उम्र के एयर क्राफ्ट लेने पर विचार करेंगे? यह मेरी आपसे गुज़ारिश है । आप जानते हैं कि गुजरात से भी हर साल 6-7 हजार से भी ज्यादा हज यात्री मक्का के लिए जाते हैं । हर साल से हमारी यह डिमांड रही है कि अहमदाबाद इंटरनेशनल एयरपोर्ट होने के बावजूद भी हमारे गुजरात के हज यात्रियों को मुंबई जाना पड़ता है और उनको आने जाने में तकलीफ होती है । उनको जो रिलेटिव सी-आफ करने जाते हैं, उनको मुंबई तक जाने में काफी दिक्कतें पेश आती हैं। अहमदाबाद इंटरनेशनल एयरपोर्ट से कई देशों को फ्लाइट्स जा रही हैं, मेरी आपसे गुज़ारिश है कि अगर आप अहमदाबाद इंटरनेशनल एयरपोर्ट से गुजरात के हज यात्रियों के लिए फ्लाइट्स शुरू करें तो हम आपके शुक्रगुज़ार रहेंगे।

श्री मोहम्मद सलीम : धन्यवाद, उपसभापति महोदया । पहला सवाल तो यह है कि सिविल एवियेशन मिनिस्ट्री से हम क्यों सवाल पूछ रहे हैं जबकि हज का मामला फॉरेन अफेयर्स मिनिस्ट्री के अंदर आता है, इसलिए आपको यहां आना पड़ा । यह जिम्मेदारी गवर्नमेंट आफ इण्डिया के बिहाफ पर आपके डिपार्टमेंट को दी गई है। मुगल लाइन खतम किया गया, जो जहाज़ था, उसको स्क्रैप कर दिया गया । गवर्नमेंट आफ इण्डिया का कमिटमेंट लोगों के प्रति था । इस जहाज़ को जो लोग इस्तेमाल कर रहे थे इसके स्थान पर हम न तो कोई जहाज़ दे पाए हैं और कंपनशेट भी नहीं किया गया । मुगल-लाइन का जहाज़ स्क्रैप हो गया, यह कहा गया कि हम आपके लिए हवाई सफर का इंतज़ाम करेंगे So, the Government of India, in their own wisdom, has taken up this job and responsibility. जिस जिम्मेदारी की बात आपने कही कि यह जिम्मेदारी की बात है, रिस्पोंसिबिलिटी है, शुरू में आपने कहा । यहां सब्सिडी कह कह कर बहुत गलत सियासत होती है । इंडीविजुयल हज यात्री के आंकड़े देने के बाद बताया गया चाहे अहमदाबाद से जाएं या गोहाटी से जाएं उनके जाने का खर्च, रहने का खर्च, आने का खर्च, हर एक पैसा विद इंटरेस्ट इस लिहाज़ से देखें विद प्रोफिट वह रुपये जमा कर के जाते हैं । कोई सब्सिडी हाजियों के ऊपर नहीं होती । इसलिए जब मलकानी जी बोलते हैं कि हाजियों के नाम पर खर्च अर्थमेटिक रेट में बढ़ रहा है और सब्सिडी ज्योमेट्रिकल रेट में बढ़ रही है । इससे पता चलता है कि पर- हेड हज यात्री के ऊपर कोई सब्सिडी नहीं है । Sir, subsidy is the hidden cost of inefficiency, lack of transparency, corruption, some entertainment for a segment of people; maybe politicians, maybe brokers, maybe some people in your department, maybe some people in the External Affairs Ministry, maybe some people in other departments, maybe some people in the Embassies, or, maybe some people in the State Governments, who are involved in the Haj Committee. आपके इनएफिशियेंट इम्पायर को भी हाजी सब्सिडी देते हैं । यह बात बाहर जा कर के चीख चीख कर माइक्रोफौन पर कही जाती है कि 100 करोड़ रुपया हज यात्रियों के लिए दिया जा रहा है। सरकार की जिम्मेदारी थी, सरकार ने अपनी जिम्मेदारी को पूरा नहीं किया । आज भी हम समझते हैं कि हमारी कोस्टल लाइन है, जहाज़ का इस्तेमाल होना चाहिये था । एयर इण्डिया करता था। यह एयर इण्डिया की इनएफिशेंसी है कि महाराजा कंगाल बन गया । गवर्नमेंट ऑफ इंडिया का मिनिस्टर चेंज होता है, पार्टी चेंज होती है, पर अमला तो वही रहता है। मलकानी जी कह रहे थे वाजपेयी जी ने 1992 में स्टेंडिंग कमेटी के चेयरमैन की हैसियत से कहा कि सब्सिडी को ड्रास्टीकली घटा देना चाहिये, यूनेनीमसली कहा था लेकिन वह तो पुरानी स्टेंडिंग कमेटी की रिपोर्ट है जो हम लोग पढ़ते हैं । आप कहते हैं ज़माना बदल गया है जो कुछ पहले कहते थे वह सब नहीं चलेगा । ताज्जुब की बात यह है कि पिछले 10 सालों

में हाजियों को दी जाने वाली सब्सिडी के बारे में इतनी चीख-चिल्लाहट की गई है।...(**व्यवधान**)...

श्री राघवजी : 1997 में ट्रांस्पोर्ट एंड ट्यूरिज्म की स्टेंडिंग कमेटी ने भी यूनेनीमस सिफारिश की है।

श्री मोहम्मद सलीम : वह तो सब 1997 के पहले की बात है, जो मैं कह रहा हूं । जब आपकी गवर्नमेंट आई तो सब से ज्यादा सब्सिडी दी गई । गुडविल मिशन के बारे में एतराज़ था कि गुडविल मिशन क्यों भेजा जाता है । मुख्यमंत्री, उनके बच्चे, उनकी औलाद, जमाई, उनकी डाटर-इन-लॉ, सन-इन-लॉ, हाइयेस्ट नम्बर आफ गुडविल मिशन गये हैं, आपकी गवर्नमेंट आने के बाद for your kind information फार योर काइंड इन्फारमेशन। तो पोलिटिक्स सब खा जाएगी। तो यह इन्फारमेशन आनी चाहिए। तो जो आप पहले बोले हैं और जो कर रहे हैं दोनों में थोड़ा अंतर है। खैर, अब मैं क्वेश्चन्स पर आता हूं। मंत्री महोदय ने आंकड़े वगैरह और ट्रेवल एजेंट्स के रेट देकर कुछ बताया। लेकिन देखिए, यह जो हवाई सफर है, एयर ट्रांसपोर्ट it is a time sensitive and a price sensitive market सही बात आपने कही कि सीजनल आपरेशंस हैं। सारा साल नहीं रख सकते हैं। अचानक ज्यादा होता है। अप एण्ड डाइन बोले। लेकिन कौन-से एयर रूट में 100 परसेंट सीट कपैसिटी यूटिलाइजेशन होता है। ब्रेक इवन क्या है? आपके यहां आप चार्टर्ड करते हैं। लेकिन फ्लाइट्स तो फुल जाएंगी। आएगी खाली, यह बात आपने बोल दी। लेकिन फुल जाती है, किस आपरेशन में? एक साल, दो साल नहीं, आप 20 साल पहले से जानते हैं कि 20वें साल के फलाने दिन की फ्लाइट पूरी फुल हो जाएगी, चूंकि Haj is regular and seasonal और अपने रूट में अव्वल है। लोग जाएंगे। ठीक है। आपके पास पहले से मारकेट है। आपने पर्यटन के बारे में कहा कि इवन टूरिज्म मारकेट भी फ्लक्चुएट करती है। पर्यटक हो सकते हैं, नहीं हो सकते हैं। प्लेग हो गया या कुछ हो गया तो फ्लक्चुएट करेगा। हज के बारे में आप यहां से खड़े होकर कह सकते हैं कि 70,000 या 1,25,000 आपकी कमिटेड, कैप्टिव मारकेट है। फिर भी हमारा पहला क्वेश्चन है -....Then, why is this *ad hocism*? When you have a captive market, a committed market, a guaranteed market, why is this *ad hocism*? Why don't you make a plan? They say, "Who prevented you?" मैं आपसे शिकायत नहीं कर रहा हूं। हम कह रहे हैं कि आप तो कम से कम पूरी एक दृष्टि बढ़ाकर देखिए। लेकिन आप ठीक हर साल हज से पहले करते हैं। टाइम सेंसिटिव मैंने कहा है। आपको चार्टर्ड करना है। अगर दस साल या दो-एक साल पहले कीजिएगा, कल को आपको चाहिए और आज आप दौड़ेंगे तो मारकेट फ्लक्चुएट करेगी। आपको तो अभी जरूरत है और इंटरनेशनल सिविल एविएशन मारकेट में

यू शुड नो कि एयरक्राफ्ट्स बाहर ज्यादा पड़े हुए हैं। मारकेट कम है। जो बूम सोचा गया था वह बूम नहीं हुआ। एयरक्राफ्ट्स हैं।

दूसरी बात है आपकी अपनी फ्लीट। आप पहले करते थे कि ले जाते थे। तो खुद एयर इंडिया अपनी फ्लीट को आगमेंट नहीं कर रही है, रिप्लेस नहीं कर रही है। उसके लिए यह सब सब्सिडी है। आप चार्टर्ड क्यों करने जा रहे हैं? आप इसलिए चार्टर्ड करने जा रहे हैं कि आपके पास कैप्टिव मारकेट है बट यू फेल टु केटर टु इट, चूंकि ओवर द इयर्स एयर इंडिया को जो फ्लीट आगमेंट करना चाहिए था ...(**समय की घंटी**) नहीं, नहीं अभी तो मैंने क्वेश्चन शुरू ही किए हैं। मैं तो हज कमेटी और दूसरी बातें नहीं कह रहा हूं, केवल सिविल एविएशन डिपार्टमेंट के बारे में है। एयर इंडिया के फ्लीट आगमेंटेशन की जो बात है, फ्लीट रिप्लेसमेंट की जो बात है वह आपने नहीं की। तो मुगल लाइन की तरह अब एयर इंडिया भी हो रही है। आपने जहाजों को रिप्लेस नहीं किया तो जहाज चले गए। अब आपके हाथ से एयर इंडिया भी चली जाएगी अगर फ्लीट को रिप्लेस नहीं करेंगे। फिर आज नहीं तो कल आप अपने रेगुलर पैसेंजर्स को भी नहीं ले जा सकेंगे। वी.वी.आई.पी. मूवमेंट्स के लिए आप रूट्स उठा लेते हैं। टिकट्स की एडवांस बुकिंग रहती है। कैंसिलेशन होते हैं, चूंकि वे दो-तीन महीने पहले तैयार होते हैं, एक साल पहले नहीं। हज के लिए आपको रूट्स उठाने नहीं पड़ेंगे वी.वी.आई.पी. मूवमेंट की तरह। पहले से कैंसिलेशन नहीं करना पड़ता है। You can make planning in advance.

एयर इंडिया का लास 1997-98 में 181 करोड़ था - एयर इंडिया के टोटल आपरेशंस में, 1995-96 में 271.84 - लीज जो ली थी। उसको आपने हज के लिए नहीं लिया था। How Air India is capable of? सिविल एविएशन मिनिस्ट्री क्यों लीज और चार्टर करेगी? वह अपने आपरेशंस के लिए करेगी। जब लीज ली थी तो सी0बी0आई0 वगैरह से सब कुछ हुआ था। आपको मालूम है। कैरिज रेट वगैरह बहुत कुछ है। एयर इंडिया के जो लासेज हैं फ्राम 1994 टु 1997, उस टोटल लास के 45 परसेंट ड्यू टु लीज हैं। लीज एकाउंट में चले गए। फिर यहां पर आकर सीना तानकर बोलेंगे कि सब एकदम ट्रांसपैरेंट आपरेशंस हैं? मैं आपकी बात रिपीट कर रहा हूं - ग्लोबल टेंडर, टेक्निकल कमेटी - मंत्री महोदय, यह आपने खुद कहा है। आप भी हैं, सदन भी है। किससे आप आंख-मिचौनी खेल रहे हैं। एयर इंडिया खुद अपने आपरेशंस के लिए जो लीज लेती है उसके लिए सी0बी0आई0 को दौड़ना पड़ रहा है। Successive governments are failed. यह एयर इंडिया के लास की 45 परसेंट है। लीज गलत तरीके से ली गयी, एक्जीक्यूट की गयी। अब एयर इंडिया की सफाई आप यहां देंगे। यहां पर दो-चार अफसर आपको आंकड़े बनाकर देंगे और आप कहेंगे आंकड़े लेकर खेलिए मत रहमान साहब, सब कुछ ठीक है चूंकि ट्रांसपैरेंट

आपरेशंस हैं। उसी ट्रांसपैरेंसी की बात हम कर रहे हैं। You believe some Joint Secretary, Under Secretary, Commercial Directors or other officers, but you don't believe Members of Parliament. अगर गरीब हाजी पैसा देकर हज के लिए जाते हैं तो एक्जीक्यूटिव की हैसियत से आप की जिम्मेदारी बनती है क्योंकि आप उसे एक्जीक्यूट करते हैं । अब ज्यादा पैसा खर्च हो रहा है तो उसे प्लक करने के लिए हम आप को सजेशन दे रहे हैं । फिर आप ने क्यों फिर से रिटेंडर किए ? हो सकता है कोई मजबूरी हो और सिर्फ इस बार नहीं आप 28 साल के पुराने एअरक्राफ्ट ले रहे हैं । आप उस के लिए एअरवर्दी सर्टिफिकेट लगा देंगे।

उपसभाध्यक्ष महोदय, सवाल यह है कि यह एअर ऑपरेशन प्रॉफिटेबल हो सकता है। अगर प्राइवेट ऑपरेटर्स ले जाते हैं, ट्रेवल एजेंसी ले जाती हैं और फायदा ले रही हैं तो हज कमेटी भी फायदा करा सकती है, अगर यह ऑपरेशन ट्रांसपेरेंट हो, सही हो, अगर आप करप्ट लोगों को हटा दें और पॉलिटिकल पेट्रोनेज कम कर दें। अगर एअर इंडिया और सिविल एविएशन कैप्टिव मार्केट है तो दूसरे मुल्कों के हज ट्रांसपोर्ट कॉर्पोरेशंस से आप मदद ले सकते हैं। फिर हज के लिए 3-4 महीने पहले जो रुपया बैंक में जमा होता है, उस का इंटरेस्ट कहां जाता है? फ्लाइट अप में भरी जाती है और डाउन में खाली आती है, इस का हिसाब तो दे रहे हैं, लेकिन इस इंटरेस्ट के रुपए के सही इस्तेमाल के बारे में नहीं बोल रहे हैं। अगर आप मार्केट के एंगल से देखें तो यह करोड़ों रुपए का मार्केट है। You can make use of it for development purposes. यह एअर इंडिया के लॉस को छुपाने के लिए नहीं हो। फिर आप ने जो हिसाब दिया वह सीधा है। अभी राघव जी ने भी हिसाब दिखाया और बताया कि 21 हजार आता है। आप यह भी कहते हैं कि डॉलर का प्राइस फ्लक्चुएट करता है। मैं तो कहता हूं कि डॉलर का प्राइस भी बढ़ गया है। अब उसे अगर रुपए में कनवर्ट करते हैं तो 8 हजार रुपया कहां दे रहे हैं? ऑपरेटर्स जिस को आप लीज करते हैं, उसे अगर 21 हजार दे रहे हैं तो 8 हजार एअर इंडिया सर्विस चार्जेज और हैंडलिंग चार्जेज पर पैसेंजर सब्सिडी किस बात की ले रही है जबकि वह कोई सर्विस भी नहीं दे रही है। उपसभाध्यक्ष महोदय, आप इंदिरा गांधी एअरपोर्ट पर जाइए ... During the Haj season, it will be converted into a railway platform, without facilities. कोई अनाउंसमेंट नहीं होता । लोग बैठे रहते हैं, उन्हें पता नहीं होता कि गाड़ी कब जाएगी । उन्हें गाय, बकरियों की तरह ले जाते हैं और 8 हजार रुपया हैंडलिंग चार्ज व सर्विस चार्ज लेते हैं । क्या यह टैक्नीकली टेंडर वगैरा करने के लिए लेते हैं? मैं जो हिडन कॉस्ट है, उस के बारे में नहीं बोल रहा हूं।

उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचौरी): सलीम जी, यह हाफ एन अवर डिस्कसन है और अभी तक सवा घंटा हो चुका है।

श्री मोहम्मद सलीम : मंत्री जी, इन सब बातों का आप को जवाब देना पड़ेगा और अगर आप जवाब नहीं दे पाएंगे तो यहां चार्टर्ड अकाउंटेंट भी हैं और राघव जी से लेकर सभी लोग यही बात कह रहे हैं कि आप को सिस्टम को इम्प्रूव करना पड़ेगा । इस के लिए आप को राज्य सभा इनपुट देने को तैयार भी है । तो क्या आप वह इनपुट लेने के लिए तैयार हैं? धन्यवाद।

SHRI K. M. SAIFULLAH (Andhra Pradesh): Mr. Vice-Chairman, Sir, I will be brief.

As Mr. Rahman Khan has said, the fares are fluctuating, going up and down. That also has to be considered.

As Shri Mohd. Azam Khan has said, from India, because of their financial commitments, the poor people from India go when they are old. It is all correct.

My only suggestion to the hon. Minister is that, instead of making a postmortem of the issue and instead of making allegations against this Government and that Government, he should consider the fare, not in a business-like manner, but on humanitarian grounds, to give an opportunity to all the Indian Muslims to go for Haj so that the whole world will appreciate that though Muslims are in a minority in India, the Indian Government is giving all the facilities to them. In that way, you will get a good name.

About the question of loss, it is an ocean. It need not be considered. It is a matter of pride for the Indian nation.

Another thing is that, respected Malkani Saheb has said, "Let us allow them to go by road." Of course, this version may be accepted or may not be accepted. But, if it is put to the public, the public will think, perhaps, that the Government does not want to send Muslims on Haj because there will be difficulties in going by road. It is like asking an MP from South India to come to Delhi by train, instead of coming by flight. Is it possible? It may not be possible now to go by road when people can go by flight.

Also, with regard to the subsidy, our respected Malkani Saheb has suggested ....

SHRI K. R. MALKANI: I have made this suggestion, but this is not my original suggestion. Some important *moulanas* told me, "Malkani Saheb, please raise this matter, and Hajis will be delighted." This is not my original suggestion.

SHRI MD. SALIM: If we can have a trans-Asia railway network, we can avail of that... *(Interruptions)*

SHRI K.R. MALKANI: It is not my original suggestion. Some important Maulanas told me that Hajis will be very happy if I raise this matter.

SHRI MD. SALIM: Can't we have trans-Asia network for the purpose?

श्री खान गुफ़रान ज़ाहिदी : रेलवे नेटवर्क किस तरह होगा ? वहां के क्या हालात हैं? हज होने वाला है। उधर पाकिस्तान में, जहां रोज डिक्टेटरशिप आ जाती है । मान्यवर, वहां से कोई रास्ता दे सकते हैं या ऊपर से ले जाएंगे। ...**(व्यवधान)**

SHRI K.M. SAIFULLAH: The hon. Member, Shri Malkani, has spoken about giving subsidy. In no other country subsidy is given. It gives a wrong impression. You may charge a low fair, but it should not be said that you are giving subsidy.

The suggestion for formation of a Parliamentary Committee is a good suggestion. That Committee would cater to the needs of the Hajis and will have an overall check.

Finally, when we give facilities to the Hajis, we should also instruct the Indian Embassy in Saudi Arabia to put the Indian flag on the tents in the Indian camp there. This will give a good image to the world that so many Hajis have come from India.

SHRI SURESH A. KESWANI (Maharashtra): I would like to submit a few points for the consideration of the hon. Minister.

As has been mentioned by several hon. Members, it would be a wise step if we appoint a House Committee to look into these affairs. Otherwise, the hon. Minister is unlikely to be able to get down to the truth. If a House

Committee is appointed, all those who are operating and all those who are competitors, would come forward with facts.

There is another aspect. The Air India is incurring huge losses. The management leaves a great deal to be desired. The things have become so rotten there that appointment of the House Committee will send out good signals to the Air India and you will come to know so many things, which you have not known so far. The very appointment of the Committee would change the scenario significantly. You must know how the Commercial Department of the Air India functions. What kind of costs are involved in selling the tickets. It is a unique example. You will come to know how this Airline, which used to occupy a place of pride in the whole world, has been taken down to this lowest level without any justification. Every department is cess-pool of corruption. Unless it is stemmed right now, the nation will have to pay a very heavy price.

All kinds of rumours in connection with the Haj Committee in association with the Air India are floating. A number of newspapers and periodicals have time and again been writing. There have been wild allegations, which I do not want to highlight here, because I do not have documentary evidence here to support them. But, the moment you appoint a House Committee, you will get to know all the facts. I feel it would also be a step in the right direction. It would also be a step in the right direction because we would be achieving transparency, we would be achieving restoration of efficiency and we would be making sure that corruption, wherever it exists, is totally rooted out. If lease operations or operations of that type like Carib Jet have led to such huge losses, it will also pave the way for making an inquiry into the origin and, th4ereafter, progression of this kind of practices in Air India. Thank you.

THE VICE - CHAIRMAN (SHRI SURESH PACHOURI): The Minister to reply.

श्री शरद यादव : उपसभाध्यक्ष जी, माननीय सदस्यों की, सब तरफ से जो राय आई है, मैं उसका स्वागत करता हूं । एक बात मैं विशेष तौर से कहना चाहता हूं कि मुझे इस मंत्रालय में आए हुए अभी महीना, डेढ़ महीना ही हुआ है । रहमान साहब आदि सब साथियों ने अच्छी बातें कही हैं ।

श्री सन्तोष बागड़ोदिया जी चले गए, उन्होंने कुछ किराया बढ़ने के बारे में कहा । मोहम्मद सलीम साहब जो कह रहे थे कि बात बिगड़ी हुई है, मैं यह मानता हूं लेकिन यह कहना कि उनको कोई सब्सिडी नहीं देते हैं, उनको कुछ नहीं मिलता है, यह बात ठीक नहीं है । यह बात ठीक है कि बिगाड़ हुआ है, लेकिन हाजियों को देश में लगातार जो सब्सिडी दी गई है उसमें हो सकता है उस तरह की कोई बात हो, जो आप बता रहे हैं लेकिन मेरी जानकारी में कोई चीज़ अभी तक ऐसी आई नहीं कि हाजियों को जो सब्सिडी दी जाती है वह हाजियों के हाथ कम जाती है, दूसरों के हाथ चली जाती है । एक व्यवस्था बनी हुई है और हमें अभी डेढ़ महीना ही हुआ है आए हुए। आपने जो कहा कि इसमें ट्रांसपरेंसी होनी चाहिए, तो मैं कहना चाहता हूं कि रि-टेंडर भी हमने किया और अभी तक रि-टेंडर के जो फैसले हैं, नतीजें हैं, वे हमारे पास नहीं पहुंचे हैं लेकिन माननीय सदस्यों के पास वे नतीजे पहुंच गए हैं, तो बात बहुत गंभीर है । जो खबर हमको नहीं है, वह आप तक पहुंच गई, बात तो गंभीर है ।

श्री सुरेश ए. केसवानी : गंभीर से भी गंभीर है ।

श्री शरद यादव : केसवानी साहब तो स्वयं रहे हैं और एक मामला तो ऐसा गंभीर है जिस पर आपने डिसेंट नोट दिया है - केरब जेट का । चाहे यह सरकार हो, चाहे दूसरी सरकार हो, हाजियों से 12,000 से ज्यादा आज तक नहीं लिए गए और सब्सिडी जो है, वह बढ़ती रही । हर चीज़ के दाम बढ़े हैं, उनकी सब्सिडी भी बढ़ी है और जो चीजें आप कह रहे हैं, हो सकता है उनमें भी बढ़ोत्तरी हुई हो । मैं इतना जरूर कह सकता हूं, निजी तौर पर कि हम जीवन में जिस तरह से सच्चाई से या नीयत से रहे हैं, उसी सच्चाई से यहां भी खड़े हैं। हमारी दुनिया यही है, इसी में रहना है, इसे कितना बदला जा सकता है वह कोशिश हमारी लगातार है ।

आज़म साहब चले गए, जैसा उन्होंने कहा, मैं मानता हूं कि इसमें बूढ़े लोग, गरीब लोग ज्यादा जाते हैं और वे चार्टर प्लेन की व्यवस्था नहीं कर पाते । निश्चित तौर पर समुद्र का इतना बड़ा इलाका है और रहमान साहब ने जैसा कहा, वह जो रास्ता बंद हुआ, निश्चित तौर पर वह ठीक नहीं हुआ है, उस रास्ते से बहुत से लोग जाते थे । पहले भी सब्सिडी थी, इसमें भी सब्सिडी है ।

मलकानी जी ने बहुत अच्छा सुझाव दिया कि और रास्ते से निकल जाएं, लेकिन उसमें दिक्कत है । दिक्कत आगे नहीं है, बाजू में बहुत है । ये सारे सुझाव आपके हैं । जो मुख्य सवाल था, मैंने उसका जवाब दिया है । आपने एक कमेटी के फॉर्मेशन की बात कही है । एक व्यवस्था हमारे यहां बनी हुई है । ऐसी व्यवस्था कहीं किसी दूसरे मामले में हो, मुझे याद नहीं पड़ता । यानी एक ऐक्ज़ीक्यूटिव है और आपकी आईन के अंतर्गत है। हमने टेंडर

निकाला, ग्लोबल टेंडर निकाला और उसके बाद आप कह रहे हैं कि आपके पास कुछ सूचनाएं हैं । पिछले 20-25 साल से जो व्यवस्था बनी हुई है, जो तरीका बना हुआ है, उसी के हिसाब से यह व्यवस्था हुई है । जो टैक्निकल इवैल्युऐशन कमेटी है, उसमें विदेश मंत्रालय है, सिविल ऐवियेशन मिनिस्ट्री है, एयर-इंडिया है, डी.जी.सी.ए. है, यानी सब इंतजाम किए हुए हैं । लेकिन इसके बाद भी आप कह रहे हैं कि कुछ गड़बड़ हुई है । वह गड़बड़ जब सामने आएगी तो उस समय निश्चित तौर पर उसके बारे में सोचा जाएगा । अभी मैं नहीं सोचता कि ऐसा है । आपने जो जवाब मांगा था, मैंने वह जवाब दे दिया है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, यह एक बहुत ही संवेदनशील मामला है और यह अंतर्राष्ट्रीय मामला भी है । इसलिए मैं देश की खातिर इस समय यहां कोई बयान नहीं देना चाहता हूं। जहां तक संभव था, मैंने आपके सवालों का जवाब दे दिया है ।

श्री राघवजी : पार्लियामेंटरी कमेटी के बारे में आपने कोई विचार किया है ?

श्री शरद यादव : मैं आपसे कहूं कि जो बात आप कह रहे हैं, अगर कोई चीज उसमें निकलेगी तभी तो उस पर आगे बात होगी ।

श्री के. रहमान खान : निकली है ना । वैगन पर यहां कमेटी बनी है, दूसरे मामलों में भी ऐसी कमेटियां बनी हैं, कोयले पर बनी है, यह सवाल जो है ..... **(व्यवधान)**....

SHRI MD. SALIM: You are committed to improve the system and a small Committee can suggest to you.... *(Interruptions)*.

श्री शरद यादव : चूंकि हमने रि-टेंडर किया है, इसलिए उसका नतीजा आने के बाद आप जो बात कह रहे हैं, उस पर विचार किया जाएगा .....**(व्यवधान)**... मैं आपकी बात से असहमत नहीं हूं।

श्री खान गुफ़रान ज़ाहिदी : हम लोगों की आपसे दरख्वास्त है कि ऐसी कमेटी बनाई जाए । आप मान लें तो बहुत अच्छा होगा ।

श्री के. रहमान खान : वैगन पर कमेटी बनी है, वक्फ पर कमेटी बनी है । जब तमाम ऐसे मामलों में कमेटियां बनी हैं तो इस पर बनाने में क्या ऐतराज़ है?

श्री शरद यादव : उपसभाध्यक्ष जी, बच्चा अभी पैदा नहीं हुआ है और ये नाम रखना चाहते हैं।

श्री के. रहमान खान : बच्चा पैदा हो गया है, बल्कि बच्चा मरने वाला है ।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SURESH PACHOURI): Now, we will have the statement of the Minister regarding the accident which took place on 13th December, 1999.

श्री मोहम्मद सलीम : उपसभाध्यक्ष महोदय, एक सजेशन है । अभी मंत्री जी कमेटी बनाने के बारे में कुछ नहीं बोल सकते हैं । आप भी चेयर से कह दीजिए कि इस बात को चेयरमैन के सामने रखा जाएगा । फिर बाद में इस पर फैसला कर लिया जाएगा ।

श्री के. रहमान खान : हम सभी लोगों की यह मांग है । टेंडर कब ओपन होने वाला है, इसके बारे में कुछ जवाब नहीं दिया है मंत्री जी ने ....**(व्यवधान)**...

श्री खान गुफ़रान ज़ाहिदी : इस कमेटी को बनाइए ।

उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचौरी) : मिनिस्टर साहब आपके विचारों से अवगत हो गए हैं । उन पर वे विचार करेंगे।

श्री के. रहमान खान : मैं मिनिस्टर साहब से रिक्वैस्ट करूंगा कि जनरलाइज़ मत कीजिए । आपने एक भी सवाल का स्पैसिफिक जवाब नहीं दिया है । आपने जनरलाइज़ किया है । यह 75,000 हाजियों का सवाल है, उनकी सेफ्टी का सवाल है, उनकी क्रेडिबिलिटी का सवाल है । जब ये सारी बातें सामने आ रही हैं तो आपने कहा कि हमने रि-टेंडर किया है । आप रि-टेंडर, ग्लोबल टेंडर की बात कर रहे हैं । उसकी तारीख थी 3 दिसंबर और आज 15 दिसंबर है । इस तरह 12 दिन हो चुके हैं लेकिन आपने अभी तक कुछ नहीं बताया कि रि-टेंडर कब हुआ और क्यों हुआ और दूसरी तरफ आप ट्रांसपेरेंसी की बात कर रहे हैं ....**(व्यवधान)**...

उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचौरी): डिस्कशन डेढ़ घंटे का हो गया है। ...**(व्यवधान)**...

श्री के. रहमान खान : आप हर चीज को छिपा कर रख रहे हैं...**(व्यवधान)**... हम आपके लिए कह रहे हैं, आप मानने के लिए तैयार नहीं हैं।

श्री शरद यादव : उपसभाध्यक्ष जी, चूंकि पहले एक तो यह केयर टेकर गवर्नमेंट थी, समय कम था, तो कम समय में भी रि-टेंटर किए हैं। जो रि-टेंडर हैं उसके सारे सवाल और उसके सारे नतीजे हमारे पास नहीं हैं। ... **(व्यवधान)** ...

उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचौरी): मंत्री जी सदस्यों की यह राय है कि इस संबंध में एक कमेटी बना दी जाए। वह आप गठन करना चाहते हैं या नहीं स्पष्ट बताइए। नहीं तो आप कहिएगा कि हम आपके विचारों से अवगत हो गए हैं, मैं विचार करूंगा, फिर बताऊंगा।

श्री शरद यादव : मैंने पहले कहा कि यह जो रि-टेंडर किए हैं जिन सवालों पर इनको शक है ...**(व्यवधान)** ...

श्री के. रहमान खान : टेंडर की बात नहीं हो रही है ... **(व्यवधान)** ... I want to remind the Minister that we are not discussing the question of tender. We are not bothered about tenders. What we are bothered about is the situation prevailing in the Haj flight management.

श्री खान गुफ़रान जाहिदी : हम कह रहे हैं कि सेंफ्टी होनी चाहिए। ...**(व्यवधान)**...

उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचौरी) : मंत्री जी को बोलने दीजिए।

श्री शरद यादव : उपसभाध्यक्ष जी, माननीय सदस्यों के जो सुझाव हैं मैं उनको गंभीरता से लेता हूं और गंभीरता से लेकर के इस पर विचार करने का काम करूंगा।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SURESH PACHOURI): ठीक है। Now, we will take up the statement by the Civil Aviation Minister. The clarifications on this statement would be asked tomorrow. इस पर क्लेरिफिकेशन माननीय सदस्य कल पूछ लेंगे। हाऊस का सेंस कल के लिए है।

SHRI MD. SALIM: Sir, in that case, the Minister can lay it on the ? of the House.

SOME HON. MEMBERS: Sir, we have accepted it. It can be laid on the Table of the House.